

GR20140619 punt AP10: schriftelijke vraag van raadslid Kurt Van Den Driessche aan de schepen van mobiliteit en in verband met de keuze voor respectievelijk verkeerslichten of rotondes

Volgende motivering wordt door de heer Kurt Van Den Driessche in zijn schriftelijke vraag vermeld:

"Motivatie:

In het dossier 'Tramstatie' (zijnde de plannen voor het kruispunt N8/N28) is men van de oorspronkelijk voorziene rotonde afgestapt. Het verkeer op dat kruispunt zal verder door verkeerslichten geregeld worden omdat een rotonde te weinig doorvoercapaciteit biedt.

In het dossier 'Den Doorn' is net het omgekeerde gebeurd: eerst voorzag men verkeerslichten, nadien een rotonde.

Vragen:

1. Welke zijn de bepalende parameters om verkeerskundig al dan niet te kiezen voor een rotonde?
2. Wanneer voor een bepaalde keuze wordt verwezen naar een doorvoercapaciteit, mag men er van uit gaan dat er tellingen zijn uitgevoerd. Welke cijfers hebben er toe geleid om het kruispunt van de 'Tramstatie' niet van een rotonde te voorzien en dat van 'Den Doorn' wel? En gezien de gewijzigde keuze mogen we veronderstellen dat er aanzienlijke verschillen zitten tussen de beide tellingen? Vandaar graag de cijfers die aanleiding hebben gegeven tot het kiezen van zowel rotonde als verkeerslichten.
3. Wanneer zijn die tellingen gebeurd (jaar, maand, dag, uren)?
4. Zijn er op diezelfde ogenblikken ook tellingen gebeurd aan kruispunten die het verkeersvolume op voornoemde beide kruispunten beïnvloeden? Meer concreet: aan de 'Trezekeskerk' (beïnvloeding 'Tramstatie') en aan 'Den Dollar' (beïnvloeding 'Den Doorn'). Zo ja, eveneens graag die respectieve cijfers.
5. Het hoofddoel om kruispunten te hertekenen is uiteraard te komen tot een betere doorstroming. Dit houdt in dat het debiet van één of meerdere verkeersstromen na de aanpassing merkkelijk kan wijzigen. Hoe werd hiermee rekening gehouden bij het ontwerp van nabijgelegen kruispunten?
5. Bij de herinrichting van kruispunt 'Den Doorn' is voorzien in de ondertunneling voor de verkeersstroom Aalst-

Halle. Het kruispunt zal hierdoor merklijk minder verkeer moeten verwerken. Welke argumenten hebben er toe geleid om op die plaats bovengronds dan een enorme rotonde te voorzien?"